

Kolej Ruchu Regionalnego na Śląsku - historia czy przyszłość

Railway Traffic Regional in Śląsk - history or the future

Karol Trzoński

Kierownik Katedry Budownictwa
Wyższa Szkoła techniczna w Katowicach

Streszczenie: Województwo śląskie to najbardziej zaludniony obszar w Polsce, posiadający dobrze funkcjonującą sieć drogową i gęstą sieć kolejową, która niestety nie jest dostatecznie wykorzystywana ze względu na jej małą przepustowość spowodowaną złym stanem technicznym (przy średnich prędkościach nieprzekraczających 30 km/h dla ruchu pasażerskiego i 20 km/h dla ruchu towarowego). Po sieci kolejowej na Śląsku ma miejsce ruch mieszany, tj. towarowo – osobowy. Niejednokrotnie ruch towarowy ma pierwszeństwo przed pasażerskim i na wielu liniach kolejowych stanowi większy % zajętości. W artykule przedstawiono rys historyczny kolei regionalnej, która miała być dedykowana tylko przewozom pasażerskim, jako ruch wydzielony na Śląsku dla tych przewozów. Niestety, z przyczyn ekonomicznych a wydaje się, że i politycznych, projekt ten nie doczekał się realizacji, chociaż część projektowa została wykonana w 100 % a część infrastrukturalna w 30 %.

Słowa kluczowe: Linia kolejowa; Budowa; Efektywność; Konurbacja

Abstract: Province of Śląsk is the most populated area in Poland, having a well-functioning road network and a dense railway network, which unfortunately is not sufficiently utilized due to its low capacity due to poor technical condition (at medium speeds not exceeding 30 km / h for passenger traffic and 20 km / h for freight traffic). After the railway network in Śląsk there is mixed traffic, ie. Cargo - passenger. Often freight traffic has priority over passenger and a number of railway lines is greater % occupancy. The article presents the historical regional railway, which was to be dedicated to only passenger consignments, as a movement dedicated to Śląsk for such carriage. Unfortunately, for economic reasons and it seems that the political and, this project has not been implemented, even though part of the design was made from 100% a part of the infrastructure at 30%.

Keywords: Railway line; Building; Efficiency; Conurbation

Województwo Śląskie to najważniejszy region przemysłowy, położony w południowej części Polski. Jest on bardzo dobrze skomunikowany z ogólnoeuropejską siecią transportową.

Na jego obszarze krzyżują się główne, transeuropejskie szlaki (korytarz III: Berlin-Wrocław-Katowice-Kraków-Lwów oraz korytarz VI: Gdańsk-Katowice-Żylin).

Obszar województwa zamieszkuje ponad przez ponad 4,6 miliona mieszkańców, co stanowi 12,14 % ogółu mieszkańców Polski. Województwo Śląskie jest najbardziej zurbanizowanym obszarem w kraju. W 2012 r. wskaźnik urbanizacji wynosił 77,6% wobec średniej kraju 60,6 %. Ponadto region charakteryzuje się największą koncentracją ludności w Polsce oraz jedną z największych w Europie. W 2012 roku średnia gęstość zaludnienia wynosiła 374 osób/km² i była najwyższa spośród wszystkich województw. W skład konurbacji górnośląskiej wchodzi 23 miasta. Największe z nich to Katowice,

Sosnowiec, Gliwice, Zabrze i Bytom.

Pomimo dobrze zorganizowanej infrastruktury drogowej, tj. autostrada A4, Drogowa Trasa Średnicowa widoczne są trudności wynikające przy wjeździe i wyjeździe w centrum Katowic oraz innych większych miast, np. Gliwice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Częstochowa, Bielsko Białe.

W ostatnich latach powstało wiele koncepcji poprawy komunikacji i rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa śląskiego przy uwzględnieniu potrzeb i oczekiwań społecznych. Problem płynności komunikacyjnej dotyczy ścisłego centrum wielu miast aglomeracji Śląska. Optymalnym rozwiązaniem wydaje się rozważenie możliwości powrotu do już dawno zaawansowanej Kolei Ruchu Regionalnego.

Wprowadzenie

Podstawą komunikacyjną prawie wszystkich wielkich aglomeracji miej-

skich jest szybka komunikacja szynowa o standardzie metra. Stanowi ona zawsze swoistą ramę, na której dopiero opierają się inne środki komunikacji: autobusy, tramwaje, motoryzacja indywidualna (poprzez system parkingów). Jest to typowy układ komunikacyjny dla większych skupisk ludzkich, cechuje się on bardzo dużą przepustowością pasażerów i prostotą układu. System taki minimalizuje ilość przesiadek i znacznie przyspiesza poruszanie się w danej aglomeracji miejskiej. Skutecznie poprawia on jakość życia w mieście.

Bez takiego systemu komunikacji zbiorowej pasażer gubi się wśród kilkuset linii autobusowych i kilkadziesiąt linii tramwajowych, podróże trwają niemiłosiernie długo, a komunikacja publiczna traci ogromnie na znaczeniu. Ludzie masowo wybierają wygodniejszą, prostszą i szybszą motoryzację indywidualną. Efektem tego jest hałas, zanieczyszczenie, ogromne zużycie energii.

Unikalna pozycja ekonomiczna śląskiej konurbacji i jej uprzemysłowienie

generuje szczególne potrzeby transportowe.

Jako że wszystkie ludzkie skupiska i miejsca pracy są oddalone siebie dosyć znacznie, koszty transportu w tej konurbacji są szczególnie wysokie. Zauważyli to dość późno planiści, projektując nowe osiedla wraz z energooszczędną infrastrukturą transportową. Przykładem jest miasto Tychy i tamtejszy system trolejbusów i autobusów oraz częściowo zrealizowany na fragmencie linii 179 (Mysłowice – Kosztowy – Tychy) zmodernizowany odcinek Tychy – Lodowisko, tj. przystanki: Tychy Lodowisko (w km 28,989), Tychy Grota Rowckiego (w km 28,721), Tychy Al. Bielska (w km 28,292), Tychy Zachodnie (w km 27,787) i Tychy (w km 25,439).

Historia Powstania Kolei Ruchu Regionalnego (dawna koncepcja KRR)

Pierwsze przymiarki do usprawnienia masowej komunikacji na Śląsku zostały poczynione w latach 80 – tych XX wieku, kiedy to po latach analiz i badań zaczęto tworzyć plany linii Kolei Ruchu Regionalnego, potocznie zwanej „śląskim metrem”. Ówczesnie zaplanowano, iż linia będzie tworzyła wydzielony, dwutorowy układ na trasie Dąbrowa Górnicza – Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto, z odgałęzieniem do Huty Katowice. Łączna długość – 73 km. Zdolność przewozowa miała wynosić docelowo 42 tys. pasażerów na godzinę w jednym kierunku. Odstęp czasowy między pociągami miał wynosić docelowo dwie i pół minuty. Na trasie KRR zlokalizowano 43 przystanki, do których miały dochodzić lokalne, przeważnie poprzeczne, linie tramwajowe i autobusowe. Budowa „śląskiego metra” została podzielona na trzy etapy. W pierwszym etapie – czyli do 1998 roku planowano włączyć do ruchu odcinek o długości 46 km, z 27 przystankami: od stacji Katowice – Bogucice do stacji Gliwice – Pyskowice Miasto. Kolejny odcinek od Dąbrowy Górniczej i Ząbkowic, z odgałęzieniem do Huty Katowice (27 km długości, 16 przystanków), miał być gotowy w 2003 r.

Dla realizacji tego ważnego dla aglomeracji przedsięwzięcia konieczne było podjęcie decyzji o usunięciu lub

przebudowie ok. 1740 obiektów kolidujących z trasą KRR, między innymi wiaduktów, mostów, tuneli, ciągi wodnokanalizacyjne, gazociągi i ciepłociągi. Prace miały potrwać do 1993 roku, finansowane ze środków przedsiębiorstwa PKP na kapitalne remonty.

Projekty

Prace projektowe nad nowoczesnym systemem komunikacji zbiorowej dla terenu Górnego Śląska zaczęto dosyć wcześniej. Ze względu na występowanie szkód górniczych nigdy nie brano pod uwagę technologii metra a skupiono się na naziemnej sieci kolejowej. Większość wypracowanych wtedy koncepcji obejmowała dwie linie szybkiej kolei miejskiej: prowadzącą ze wschodu na zachód linię łączącą Pyskowice, Gliwice, Zabrze, Rudę, Świętochłowice, Chorzów, Katowice, Sosnowiec, Będzin i Dąbrowę Górniczą.

Była to najważniejsza część projektu, stanowiąca oś średnicową całego okręgu przemysłowego, zamieszkałego bądź co bądź przez prawie cztery miliony ludzi. Druga linia miała połączyć Tarnowskie Góry, Bytom, Chorzów, Katowice i Tychy.

Linie te miały biec równolegle do istniejących linii kolejowych. Byłyby to linie z oddzielnymi parami torów, dokładnie na takiej samej zasadzie jak Szybka Kolej Miejska w Trójmieście.

A poza tym był jeszcze wcześniejszy pomysł, z 1972 roku, ŚKR (Śląska Kolej Regionalna), oparty na koncepcji linii poprowadzonej po zupełnie nowym śladzie (gdzieś na Pn. od Spodka w Katowicach). Z tym, że ten projekt miał być 2-3x kosztowniejszy od KRR. Pierw-

sze prace ruszyły w 1987 roku, ich zakończenie planowano na 2002 rok.

System Szybkiej Kolei Miejskiej miał kursować w godzinach 4.00-23.00/0.00, w godzinach nocnych wzdłuż linii KRR miały kursować autobusy. Każdy przystanek miał zostać skojarzony z innymi środkami transportu (autobus, tramwaj, P+R), zakładano także wspólną taryfę z WPK, taxi i opłatą parkingową (P+R). Odległość osiowa od innych torów miała wynieść bodajże 6m, perony miały być wyższe niż w PKP (również z podłogą wagonów - powyżej 100 cm) - wagony miały nie posiadać stopni (tabor zamierzano skonstruować na podstawie EN57). Tory KRR nie miały się krzyżować z żadnymi innymi szlakami - miały być zupełnie bezkolizyjne. Zastosowane miały zostać szyny o zmniejszonym współczynniku ścieralności - v średnia 40km/h, v max 90km/h, rozważane podwyższenie do 110km/h.

Oczywiście ruch na całej trasie zamierzano sterować komputerowo z centralnej nastawni w Pyskowicach i wspomagać z nastawni w Ząbkowicach. Odnoga do Pyskowic Miasta miała być jednotorowa (czyli nastąpiłaby adaptacja torów PKP), odnoga do Huty Katowice prawdopodobnie dwutorowa. KRR miał przez Katowice przebiegać od Szopienic do tzw. wolnych torów po północnej, a dalej południową stroną szlaku kolejowego.

Spis planowanych przystanków

- początek Pyskowice Miasto (adaptacja torów PKP) Pyskowice Gł.
- Gliwice Czechowice
- G. Kuźnica
- G. Łabędy



1. Linia Kolei Ruchu Regionalnego
Źródło: <http://katedr.republika.pl>

- G. Kopernika
- G. Śliwki
- G. Gł.
- G. Zabrska
- G. Zatorze
- G. Sośnica
- Zabrze Maciejów
- Z. Stadion
- Z. Gł.
- Ruda Śl. Zachodnia
- R. Śl.
- R. Śl. Gł.
- R. Śl. Chebzie
- R. Śl. Drogowa Trasa Średnic.
- Świętochłowice Huta Florian
- Świętochłowice Centrum
- Chorzów Batory
- Ch. Gałęzki
- Katowice Os. Witosa
- K. Śródmieście
- K. Paderewskiego
- K. Bogucice
- K. Szopienice
- K. Morawa
- Sosnowiec
- S. Pogoń
- S. Środoła
- Będzin Gł.
- B. Góra Zamkowa
- B. Ksawera
- Dąbrowa Górnicza Centrum
- D.G. Poniatowskiego
- D.G. Smugi
- D.G. Gołonóg
- D.G. Pogoria
- D.G. Ząbkowice.
- dodatkowo odgałęzienie z D.G. Pogoria:
- D.G. Huta Katowice Brama Gł.
- D.G. Huta Katowice Brama 44.
- K. Huta Baildon
- K. Centrum

Zakładano integrację KRR z Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Komunikacji (komunikacja autobusowa i tramwajowa) w zakresie obsługi ciągów poprzecznych do trasy kolei. Przystanki KRR miały stanowić wielofunkcyjne węzły przesiadkowe skomunikowane z PKP, PKS, przewozami pracowniczymi i "parkingami indywidualnej motoryzacji".

Przewidywano lokalizację sklepów w bliskości przystanków. KRR miał pracować nieprzerwanie przez 20 h/dobę z 4h przerwą konserwacyjną. W przypadku awaryjnego zamknięcia jednego z torów miała być możliwość prowadzenia ruchu z wykorzystaniem toru niewłaściwego (takt 20 min.).

Sterowanie ruchem przez Centrum

Sterowania Ruchem w Katowicach. KRR miała mieć własne zaplecze techniczne do okresowych napraw i przeglądów taboru. Naprawy główne miały być przeprowadzane przez istniejące zaplecze PKP.

Charakterystyka techniczna KRR

- Długość eksploatacyjna: 42,3 / 27,3 / 69,6 km
- Docelowa ilość przystanków: 27 / 16 / 43, z tego z peronami wyspowymi: 23 / 25 / 48
- Odległość między przystankami:
 - minimalna 1000 / 1000 / 1000 m
 - średnia 1627 / 1820 / 1657 m
 - maksymalna 3428 / 3992 / 3992 m
- Liczba stacji zaplecza :
 - głównych: 1/-/1
 - pomocniczych: 1/1/2, trzy przekroje trasy (międzytorze 4m między torami KRR, 8m między KRR a PKP oraz 4 m między torami PKP

Plany realizacyjne:

- odcinek I - Pyskowice - K-ce Bogucice podzielony na zadania 0 i I miał być realizowany w latach:
 - zad. 0 (rozbrojenie trasy) 1986-1993
 - zad. I (budowa trasy) 1991-1998
- odcinek II - K-ce Bogucice - D.G. Ząbkowice i D.G. Huta Kat. realizowany w latach 1996-2002.

Koszt całej inwestycji (ceny w 1994r):

- zadanie 0 - 19,3 mld zł
- zadanie I - 49 mld zł
- zadanie II - 38,6 mld zł

Koszt ten obejmował też wyposażenie zaplecza i zakup taboru.

Finansowanie planowanych inwestycji

W celu wsparcia finansowego wyżej wymienionego przedsięwzięcia w roku 1994 powstała fundacja pod nazwą Górnośląska Kolej Regionalna z siedzibą w Katowicach. Jej celem było usprawnienie systemu transportu pasażerskiego regionu górnośląskiego i poprawa ochrony środowiska naturalnego. Majątek fundacji stanowił ówczesnie 4,5 miliarda zł. Założycielami fundacji byli przedstawiciele wojewody, centrali PKP oraz przedstawiciele większych miast

aglomeracji śląskiej.

Po zmianie ustroju w 1998 roku zaczęły się pojawiać problemy z finansowaniem przedsięwzięcia. Decydującym było pismo Dyrektora Generalnego PKP z 22 lipca 1991 r. o podjęciu decyzji o nieuruchamianiu w bieżącym roku zadania I etapu budowy KRR w GOP.

W latach 1991 – 1997 trwał stan zawieszenia przy budowie KRR – ów, wymieniano tylko korespondencję pomiędzy Wojewodą katowickim a ministrem transportu i gospodarki morskiej, oraz pomiędzy śląską DOKP a Dyrekcją Generalną PKP. Ostateczna decyzja o całkowitym wstrzymaniu finansowania budowy KRR zapadła decyzją Dyrektora Generalnego PKP.

Wybrane przykłady kolei aglomeracyjnych w Polsce

Pomorska Kolej Metropolitalna

Zasadniczym celem projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej było stworzenie sprawnego systemu komunikacji miejskiej, a przez to umożliwienie szybszego dojazdu mieszkańców i turystów do subregionu Kaszub a także zwiększenie spójności gospodarczej – społecznej regionu.

W sierpniu 2005 r. opracowano pierwsze plany dotyczące budowy kolei metropolitalnej w Trójmieście, jako alternatywy dla ruchu samochodowego. W maju 2007 r. powstało wstępne studium wykonalności a już w lipcu 2008 r. projekt trafił na Listę Projektów Kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, natomiast studium wykonalności projektu powstało w grudniu 2009 r.

W maju 2013 r. spółka Pomorska Kolej Metropolitalna zawarła umowę na projekt i budowę zaplanowanej linii, która obejmowała dwutorową linię nr 248, jednotorową łącznicę nr 253, 8 przystanków osobowych, stację techniczną przy przystanku Gdańsk Rębiechowo, Lokalne Centrum Sterowania przy przystanku Gdańsk Matarnia, wiadukty kolejowe i drogowe, przejścia pod torami, kładki dla pieszych, przepusty i przejścia dla zwierząt oraz System Sterowania Ruchem ERTMS.

Realizacja Programu Pomorskiej Ko-



2. Zasięg terytorialny KZK GOP

Źródło: Projekt Planu Transportowego Województwa Śląskiego, 2015 r.

lei Metropolitalnej umożliwiła podniesienie poziomu spójności społecznej i gospodarczej Województwa Pomorskiego poprzez wdrożenie zintegrowanego z układem komunikacji publicznej Metropolii Trójmiejskiej, systemu kolei regionalnej. Zasięgiem Programu objęty jest głównie obszar aglomeracyjny Trójmiasta i przylegające powiaty.

Cechy użytkowe projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej to duży potencjał przewozowy, wysoka sprawność i redukcja czasu przejazdu z centrów miast do celów, dzięki prowadzeniu ruchu poza zatłoczonym układem ulicznym. Podstawowym celem budowy linii 248 było zapewnienie dogodnego dojazdu do lotniska oraz lepsze skomunikowanie powiatów kartuskiego i kościerskiego z Trójmiastem. Uruchomienie linii PKM było ważnym krokiem do znaczącego usprawnienia komunikacji publicznej w regionie. Budowę linii kolejowej nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa ukończono i oddano do użytkowania w 2015 r., ruch pasażerski rozpoczęto 1 września 2015 r.

Obiekty inżynierskie na linii kolejowej 248:

Na linii nr 248 i łącznicy nr 253 znajduje się 41 obiektów inżynierskich: 17 wiaduktów kolejowych, 5 wiaduktów drogowych, 4 kładki dla pieszych oraz 15 przepustów i przejść pod torami. Największym obiektem inżynierskim jest estakada przy gdańskim lotnisku licząca aż 940 metrów. Wszystkie te

obiekty zostały wykonane jako konstrukcje żelbetonowe, z wyjątkiem wiaduktu WK2 nad linią nr 202 w okolicach przystanku Gdańsk Zaspą, który ma konstrukcję stalową.

Szybka Kolej w Trójmieście

W województwie pomorskim z powodzeniem funkcjonuje również wcześniejsza historycznie linia komunikacyjna Szybka Kolej Miejska Trójmiasto (SKMT). Pierwszą linię Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port uruchomiono już w latach 50 XX wieku. W 1952 r. włączono do ruchu drugą linię: Gdańsk Główny – Sopot, następnie linie te przedłużano i modernizowano. Obecnie istnieją linie: Tczew – Gdańsk Główny, Gdańsk Śródmieście – Słupsk, Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdynia Główna, Gdańsk Główny – Gdańsk Port Lotniczy – Kartusy, Gdynia Główna – Kościerzyna, Gdańsk Główny – Gdańsk Stadion Expo. Samorząd województwa pomorskiego w ramach programu "Mobilne Pomorze" zaplanował w latach 2014-2020 zakup 34 pociągów oraz pomoc w modernizacji 21 składów dla Szybkiej Kolei Miejskiej.

Zakończenie

Czy Śląsk doczeka się szybkiej kolei? Specyfika zagospodarowania przestrzennego Górnego Śląska, gdzie kilka miast tworzy konurbację, złożoną

z kilku miast położonych blisko siebie, uzupełniających się pod względem funkcjonalnym oraz powiązanych rozbudowaną siecią komunikacji drogowej i kolejowej powoduje, iż samodzielne realizowanie zadań w zakresie komunikacji publicznej przez poszczególne miasta jest niemożliwe. W związku z powyższym celowym stało się stworzenie związku komunikacyjnego opartego na porozumieniu pomiędzy poszczególnymi gminami, zlokalizowanymi w obszarze konurbacji.

KZK GOP organizuje komunikację publiczną na terenie należących do niego gmin wraz z miejscowościami ościennymi, które do związku nie należą. Zasięg terytorialny jednostek zrzeszonych w związku przedstawiono na poniższym rys. 2.

W niektórych regionach kraju o podobnej lub nawet mniejszej koncentracji ludności, a tym samym nasileniu ruchu pasażerskiego kolejowy ruch regionalny cieszy się powodzeniem i dąży się do jego rozwoju. Śląsk nie może doczekać się KRR jak i połączenia kolejowego z lotniskiem w Pyrzowicach, najwyżej położonym w Polsce oraz jednym z największych w kraju pod względem liczby obsługi pasażerów.

Celowym byłoby rozważenie możliwości wykorzystania sporządzonych w latach osiemdziesiątych XX wieku projektów Kolei Ruchu Regionalnego oraz dokonania analizy wykupionych gruntów i ekspertyzy istniejących obiektów inżynierskich w fazie I na odcinku Katowice – Gliwice – Pyskowitz. Inną alternatywą może być wykorzystanie istniejących linii kolejowych nr 1 na odcinku Dąbrowa Górnicza – Katowice, nr 138 Katowice – Oświęcim, 139 na odcinku Katowice – Bielsko-Biała. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Przegląd budowlany 8/1988
- [2] Projekt Planu Transportowego Województwa Śląskiego, 2015 r.
- [3] <http://katedr.republika.pl>